

TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE

ENTRE :

Ministre des Transports, requérant(e)

- et -

Robert Kirby Funnell, intimé(e)

LÉGISLATION:

Loi sur l'aéronautique, L.R.C. 1985, chap. A-2, art. 7.7

Règlements de l'air, C.R.C. de 1978, chap. 3, al. 210(1)a), par. 826(1)

Inscriptions aux livres de bord, Certificat d'exploitation aérienne, Autorisation de l'ATC

Décision à la suite d'une révision
Robert J. MacPherson

Décision : le 17 janvier 1996

TRADUCTION

Je conclus que Robert Kirby Funnell a piloté l'aéronef C-GTMP alors que le Certificat de navigabilité n'était pas en vigueur et a par conséquent contrevenu à l'alinéa 210(1)a) du Règlement de l'Air. L'amende de 3 300,00 \$ payable au Receveur général du Canada doit parvenir au Tribunal de l'aviation civile dans les quinze jours suivant la signification de la présente décision.

L'audience en révision relative à l'affaire en rubrique a été tenue le 9 janvier 1996 à 10 h au Centre communautaire de Watson Lake (Yukon).

HISTORIQUE

Dans le cours d'une autre enquête, le caporal Byers du détachement de la GRC de Watson Lake avait des motifs de croire que l'aéronef C-GTMP était utilisé alors qu'il n'était pas en état de navigabilité. Le renseignement a été transmis à M. Pollock de Transports Canada à Edmonton le 8 avril 1994 qui l'a lui-même transmis à ses supérieurs. Par la suite, le 9 avril 1994, on a confié

à l'inspecteur David Hilchie de Transports Canada, Whitehorse la tâche d'aller examiner l'aéronef à Watson Lake.

À la suite de l'enquête amorcée le 9 avril par l'inspecteur Hilchie, on a reproché des faits à Cassiar Mountain Outfitters Ltd. et à M. Kirby Funnell.

LES FAITS REPROCHÉS

CASSIAR MOUNTAIN OUTFITTERS

Par lettre recommandée avec avis de réception datée du 1^{er} décembre 1994, Cassiar Mountain Outfitters a été avisé de ce qui suit :

AVIS D'AMENDE POUR CONTRAVENTION

En vertu de l'article 7.7 de la *Loi sur l'aéronautique*, le ministre des Transports a décidé de vous imposer une amende parce que vous avez contrevenu :

au paragraphe 826(1) du *Règlement de l'Air*.

Voir l'annexe « A » ci-jointe

La ou les dispositions ci-dessus a(ont) été désignée(s) en vertu du *Règlement sur les textes désignés*, DORS/86-596 (*Règlement de l'Air*, Série 1, N^o 3), et les procédures relatives aux amendes établies aux articles 7.7 à 8.2 de la *Loi sur l'aéronautique* s'appliquent.

La somme de 1 200,00 \$ doit être versée au complet, d'ici le 9 janvier 1995, au gestionnaire régional de l'Application des règlements à l'adresse indiquée ci-dessus. Le paiement peut être fait au comptant, par mandat ou par chèque visé à l'ordre du Receveur général du Canada.

Le paragraphe 826(1) du *Règlement de l'Air* se lit comme suit :

826. (1) Le propriétaire d'un aéronef, autre qu'un avion ultra-léger, immatriculé aux termes du présent règlement doit tenir, pour cet aéronef, un carnet de route d'aéronef et un livret technique d'aéronef.

ROBERT KIRBY FUNNELL

Par lettre recommandée avec avis de réception datée du 2 décembre 1994, Robert Kirby Funnell a été avisé de ce qui suit :

AVIS D'AMENDE POUR CONTRAVENTION

En vertu de l'article 7.7 de la *Loi sur l'aéronautique*, le ministre des Transports a décidé de vous imposer une amende parce que vous avez contrevenu :

à l'alinéa 210(1)a) du *Règlement de l'Air*.

Voir l'annexe ci-jointe

La ou les dispositions ci-dessus a(ont) été désignée(s) en vertu du *Règlement sur les textes désignés*, DORS/86-596 (*Règlement de l'Air*, Série 1, N° 3), et les procédures relatives aux amendes établies aux articles 7.7 à 8.2 de la *Loi sur l'aéronautique* s'appliquent.

La somme de 3 300,00 \$ doit être versée au complet, d'ici le 9 janvier 1995, au gestionnaire régional de l'Application des règlements à l'adresse indiquée ci-dessus. Le paiement peut être fait au comptant, par mandat ou par chèque visé à l'ordre du Receveur général du Canada.

L'alinéa 210(1)a) du *Règlement de l'Air* se lit comme suit :

210. (1) Il est interdit de piloter ou de tenter de piloter un aéronef, autre qu'une aile libre ou un avion ultra-léger, à moins que l'un des documents suivants n'ait été délivré à l'égard de l'aéronef et que les conditions auxquelles ce document est assujetti ne soient respectées :

a) un certificat de navigabilité délivré en vertu de la présente partie ou des lois du pays d'immatriculation de l'aéronef;

AUDIENCE CONJOINTE

Au début de l'audience, MM. Ribout et Earmme ont accepté que les audiences sur Robert Kirby Funnell et Cassiar Mountain Outfitters soient tenues conjointement puisqu'elles concernent les mêmes gens, les mêmes endroits et les mêmes dates.

MOTION

Avant la présentation de la preuve, M. Earmme s'est objecté à l'utilisation d'une preuve obtenue par mandats de localisation. Les services de conservation de la Colombie-Britannique et du Territoire du Yukon avaient légalement obtenu les mandats de localisation. L'objection de M. Earmme reposait sur le fait que les deux mandats avaient été affectés par une « ordonnance de mise sous scellés ». M. Earmme prétendait que le fait était préjudiciable à son client qui ne pouvait contester le motif pour lequel les mandats étaient décernés puisqu'il n'était pas dévoilé.

Le motif pour décerner des mandats figure à l'article 492.1 du Code criminel de Tremear et se lit comme suit :

492.1 (1) Un juge de paix qui est convaincu, à la suite d'une dénonciation par écrit faite sous serment, qu'il existe des motifs raisonnables de soupçonner qu'une infraction à la présente loi, ou à toute autre loi fédérale, a été commise ou sera commise et que des renseignements utiles à cet égard, notamment sur le lieu où peut se trouver une personne, peuvent être obtenus au moyen d'un dispositif de localisation peut décerner un mandat autorisant la personne qui y est nommée ou un agent de la paix :

a) à installer un dispositif de localisation dans ou sur toute chose, notamment une chose transportée, utilisée ou portée par une personne, à l'entretenir et à l'enlever; et b) à surveiller ou faire surveiller ce dispositif.

(2) Un mandat décerné en vertu du paragraphe (1) est valide pour la période, d'au plus soixante jours, qui y est indiquée.

(3) Un juge de paix peut décerner de nouveaux mandats en vertu du présent article.

(4) Pour l'application du présent article « dispositif de localisation » s'entend d'un dispositif qui, lorsqu'il est placé dans ou sur une chose, peut servir à localiser une chose ou une personne par des moyens électroniques ou autres.

1993, ch.40, art.18

Commentaire – L'article comble un vide juridique relevé dans *R.c Wise* (1992),70 C.C.C. (3d) 193 (S.C.C.). Il permet l'utilisation sous mandat d'un « dispositif de localisation » conformément à la définition du paragraphe 492.1(4) pour obtenir des renseignements concernant la commission d'une infraction, y compris le lieu où peut se trouver une personne.

La procédure d'obtention d'un mandat de localisation repose sur une dénonciation par écrit sous serment devant un juge de paix. L'informateur n'a pas à être un agent de la paix ou de l'ordre public ni à porter un titre particulier pour présenter la dénonciation ou l'information sous serment. Il n'a pas non plus à utiliser de formule réglementaire.

En vertu du paragraphe 492.1(1), un mandat de localisation peut être décerné dès que le juge de paix est convaincu, à la suite d'une dénonciation par écrit faite sous serment i. qu'il existe des motifs raisonnables de soupçonner qu'une infraction au *Code* ou à toute autre loi fédérale a été commise ou sera commise;

ii. qu'il existe des motifs raisonnables de soupçonner que des renseignements concernant la commission de l'infraction, notamment sur le lieu où peut se trouver une personne, peuvent être obtenus au moyen du dispositif de localisation.

Un renseignement n'équivaut pas à une preuve, *a fortiori* une preuve admissible lors d'instances subséquentes quoiqu'il couvre indéniablement les deux.

En vertu du paragraphe 492.1(1) le mandat peut être décerné à un agent de la paix ou toute personne désignée au mandat et permet l'installation, l'entretien, la surveillance et l'enlèvement d'un dispositif de localisation. Un mandat peut être valide pour une période déterminée maximale de 60 jours conformément au paragraphe 492.1(2). D'autres mandats peuvent être décernés en vertu du paragraphe 492.1(3), mais aucune disposition ne prévoit de renouvellements.

Les motifs pour lesquels les mandats de localisation ont été décernés à l'égard de l'aéronef C-GTMP ont été scellés par les cours. Les ordonnances de mise sous scellés ont été utilisées (1) pour protéger l'identité de l'informateur et (2) pour protéger l'endroit de l'emplacement et la technologie du dispositif de localisation. Il y avait d'autres motifs pour justifier l'utilisation des scellés mais ils n'ont pas été inclus à la preuve par Daryl Anderson, agent de conservation qui s'est occupé des mandats de localisation.

Les mandats de localisation n'avaient pas été décernés pour des questions concernant le *Règlement de l'Air* ou la *Loi sur l'aéronautique* mais pour des questions reliées aux tâches des agents de conservation du Yukon et de la Colombie-Britannique.

Les preuves qui me sont présentées m'amènent à conclure que les mandats de localisation ont été proprement réclamés dans les deux juridictions. Les motifs ont été acceptés et délivrés par deux autorités distinctes. Les motifs de l'utilisation des scellés ont été acceptés par deux autorités distinctes et les mandats ont été scellés.

La preuve directement reliée à la navigabilité de l'aéronef C-GTMP n'a pas été obtenue par l'utilisation du dispositif de localisation. Des preuves spécifiques relativement au pilote de l'aéronef n'ont pas été obtenues par l'utilisation du dispositif de localisation. Le seul renseignement qui a été transmis par la GRC à Transports Canada concernait le soupçon que l'aéronef était utilisé alors qu'il n'était pas en état de navigabilité. Transports Canada a réagi, dans le cadre de ses responsabilités, et a envoyé un inspecteur examiner l'aéronef et les carnets de bord.

Je conclus que la délivrance et l'utilisation des mandats de localisation et du dispositif de localisation n'ont aucunement entravé les droits de l'accusé ou de son entreprise.

Je conclus que la transmission des renseignements reposant sur le soupçon d'une contravention au *Règlement de l'Air* effectuée par la GRC à Transports Canada est conforme. Transports Canada est le ministère responsable de l'enquête sur les contraventions au *Règlement de l'Air*.

Je conclus que la responsabilité de faire lever les scellés revenait à l'accusé et non à Transports Canada comme l'a suggéré l'avocat.

Pour ces raisons, je refuse la motion d'ajournement de l'audience en révision.

LES FAITS

La GRC de Watson Lake (Yukon) et les services de conservation du Yukon et de la Colombie-Britannique menaient une enquête sur les activités de conservation de M. Funnell. Durant l'enquête, le caporal Byers de la GRC de Watson Lake a téléphoné à Transports Canada à Edmonton faisant part de ses soupçons que l'aéronef C-GTMP était utilisé alors qu'il n'était pas en état de navigabilité. Ledit appel téléphonique s'est déroulé le 8 avril 1994.

Le 9 avril 1994, l'inspecteur David Hilchie du bureau de Transports Canada de Whitehorse recevait le mandat de se rendre à Watson Lake pour inspecter l'aéronef C-GTMP concernant des infractions présumées aux exigences de navigabilité. L'inspecteur Hilchie a relevé de nombreuses déficiences mécaniques sur l'aéronef, ce qui a donné lieu à la suspension de l'autorisation de voler le même jour. L'inspecteur Hilchie a confisqué le Certificat de navigabilité. L'examen des carnets de bord indiquait le 26 août 1993 comme date du dernier vol et le 9 septembre 1992 comme date de la dernière inspection annuelle. L'inspecteur Hilchie a questionné Leo Dionne, le mécanicien de service de l'aéronef, relativement à l'entretien du C-GTMP et celui-ci lui a déclaré que la date d'inspection annuelle de l'aéronef était dépassée. L'inspecteur Hilchie a fait des photocopies des inscriptions au carnet de bord (pièce M-1). Le 13 avril 1994, l'Avis de suspension et l'Avis de compte-rendu de vérification ont été envoyés à M. Funnell par courrier recommandé. Les formulaires ont été retournés à l'inspecteur Hilchie en juin 1994 et la suspension a été levée le 22 juin 1994.

Les faits concernant les vols de l'aéronef ont été découverts de la façon suivante. C'est M. Pollock de la division de l'Application des règlements de Transports Canada qui a reçu le premier appel du caporal Byers de la GRC de Watson Lake. À la suite de l'inspection de l'inspecteur Hilchie, M. Pollock a demandé à la GRC de Watson Lake de mener une enquête sur les vols que l'aéronef C-GTMP aurait effectués entre le 26 août 1993 et mai 1994. Le caporal Byers a demandé et reçu de Daryl Anderson, agent de conservation de district, les preuves des déplacements de l'aéronef C-GTMP. La lettre datée du 31 mai 1994 décrit des déplacements d'aéronef entre le 3 février 1994 et le 23 mars 1994 et est déposée en preuve sous la cote M-2.

Ayant examiné les faits de la pièce M-2, M. Pollock a demandé à la GRC de saisir les carnets de bord du C-GTMP dans le cadre de leur enquête. En octobre 1994, le caporal Everett Parker de la GRC de Whitehorse a obtenu un mandat de perquisition des carnets de bord du C-GTMP. Le caporal Parker a effectué la perquisition à Watson Lake le 26 octobre 1994; il a saisi les carnets de bord qu'il a expédiés à la division de l'Application des règlements de Transports Canada à Edmonton. L'examen des carnets de bord indiquait maintenant que M. Funnell avait piloté l'aéronef à plusieurs reprises après le 26 août 1993 et que la dernière inspection annuelle avait été effectuée le 15 septembre 1994.

LA PREUVE

CASSIAR MOUNTAIN OUTFITTERS

L'inspecteur de la navigabilité des aéronefs Hilchie a témoigné que l'aéronef n'était pas en état de navigabilité le 9 avril 1994. Il a suspendu le Certificat de navigabilité du C-GTMP. Il a remis le

Certificat en vigueur après que la rectification des déficiences a été confirmée par la signature d'un mécanicien breveté. Lorsqu'il avait demandé au mécanicien Leo Dionne le 9 avril 1994 si l'inspection annuelle de l'aéronef C-GTMP avait été effectuée, celui-ci avait répondu qu'il ne se rappelait pas l'avoir effectuée et que la date prévue était dépassée. Le 2 novembre 1994, M. Pollock a reçu les carnets de bord saisis. Dans le cadre de son enquête, le caporal Parker a téléphoné à M. Dionne, le mécanicien qui entretenait l'aéronef C-GTMP à Watson Lake et lui a demandé s'il avait effectué une inspection annuelle de l'aéronef en 1993. Il a déclaré qu'il ne se rappelait pas l'avoir effectuée mais qu'il rappellerait M. Pollock après vérification de ses dossiers. Le 30 novembre 1994, M. Dionne a déclaré par téléphone à M. Pollock que l'examen de ses dossiers ne révélait aucune inspection annuelle de l'aéronef C-GTMP en 1993 (pièce M-5).

L'examen des pièces M-1 et M-6 (copies des carnets de bord) n'indique aucune inscription relative à une inspection annuelle effectuée avant le 15 septembre 1994.

Ni preuve ni témoignage n'ont été produits indiquant une inspection annuelle effectuée entre septembre 1992 et septembre 1994.

D'après les données qui précèdent, je conclus que le Certificat de navigabilité de l'aéronef C-GTMP n'était pas en vigueur entre le 9 septembre 1993 et le 15 septembre 1994.

VOLS DE ROBERT KIRBY FUNNELL

L'inspecteur Hilchie a photocopié le carnet de route du C-GTMP le 9 avril 1994. La dernière inscription du carnet à ce moment remontait au 26 août 1993.

Le caporal a demandé et reçu de Daryl Anderson, agent de conservation, des renseignements sur les vols de l'aéronef C-GTMP (pièce M-2). Les renseignements du rapport du 31 mai 1994 ont été recueillis par deux méthodes : observation individuelle de l'aéronef et installation d'un dispositif de localisation sur l'aéronef. Le rapport indique 24 vols au total et le temps de ces vols s'élève à 16 heures et 33 minutes. Le rapport couvre la période du 4 février 1994 au 23 mars 1994.

James Hart, agent de conservation de la Colombie-Britannique, a rencontré M. Funnell le 28 avril 1994 concernant des questions de conservation et leur entretien a duré 5 heures. Au cours de la rencontre, on a demandé à M. Funnell de rédiger un compte rendu de ses activités de l'hiver précédent (1993) (pièce M-3). M. Funnell a donné sa réponse le 29 avril 1994 par télécopie (pièce M-4) dans laquelle il décrivait ses déplacements de l'hiver (1993-1994), y compris le nombre de vols effectués et leur destination.

Le caporal Parker de la GRC de Whitehorse a eu un entretien avec Kirby Funnell lui donnant l'avertissement d'usage à la GRC en pareilles circonstances. M. Funnell a répondu, conformément à l'avis de son avocat, qu'il ne ferait pas de déclaration. Le caporal Parker a alors posé une seule question à M. Funnell : « Quelqu'un d'autre pilote-t-il votre aéronef ? » La réponse a été non, personne d'autre ne pilote l'aéronef. Un examen du carnet de route (pièce M-6) indique que Kirby Funnell est le seul pilote de l'aéronef de janvier 1992 à septembre 1994.

Un examen des pièces M-1 et M-6 révèle l'inscription d'un certain nombre de vols au carnet de route de l'aéronef après que l'inspecteur Hilchie ait copié ledit carnet le 9 avril 1994. À ce moment, le dernier vol inscrit était le 26 août 1994. La pièce M-6 indique qu'au moment de la saisie des carnets de bord par le caporal Parker en novembre 1994, 17 vols avaient été inscrits pour la période du 30 août 1993 au 7 avril 1994. Tous ces vols portent le nom de M. Funnell comme membre d'équipage (colonne 3) et comme auteur des inscriptions (colonne 14).

D'après les renseignements ci-dessus, je suis forcé de conclure que Kirby Funnell pilotait l'aéronef aux dates consignées au carnet et signées par lui.

L'UTILISATION DES MANDATS DE LOCALISATION ET D'UN DISPOSITIF DE LOCALISATION COMME PREUVE

En acceptant la preuve constituée par les mandats de localisation et produite par le dispositif de localisation installé sur l'aéronef C-GTMP, je me rapporte à *R. c Wise*, (1992) 1 RCS, p. 527 et p. 541 (Cory J.) :

En l'espèce, je suis d'accord avec la Cour d'appel pour dire que les déplacements de l'automobile constituaient une preuve matérielle. La police n'a exercé aucune contrainte ni eu recours à aucun subterfuge pour forcer l'appelant à monter dans son automobile et la conduire. Au contraire, ce dernier a agi de plein gré. Il a lui-même décidé de conduire son automobile et il a également décidé de son itinéraire et de son comportement au volant. Le déplacement d'un objet peut être transitoire, mais il n'en est pas moins réel. Le déplacement d'un corps terrestre est prévisible et, souvent, il est prévu. Ce déplacement est transitoire mais réel. La route migratoire des troupeaux de caribous est transitoire, mais elle est vitale et réelle aux yeux de ceux qui en dépendent pour leur nourriture et leurs vêtements. Le déplacement d'un véhicule à moteur est également réel. On pourrait conclure que la preuve ici en cause a été obtenue en mobilisant l'accusé contre lui-même si la police l'avait forcé, ou peut-être entraîné par la ruse, à utiliser son véhicule et à suivre un trajet préétabli pour se rendre à des destinations qu'elle aurait choisies.

On a reconnu que la surveillance visuelle des véhicules à moteur exercée par la police était acceptable. De plus, on convient qu'il est permis de l'améliorer à l'aide de jumelles. De même, le recours à la balise en question ici ne fait qu'améliorer la surveillance visuelle. L'installation et l'utilisation de la balise n'ont aucunement affecté l'itinéraire de l'automobile. Elles ont simplement accru la capacité de la police d'observer ses déplacements. (Soulignement ajouté)

Je conclus que l'utilisation du dispositif de localisation dans le cas présent est semblable à la situation ci-dessus. La police n'a utilisé aucune contrainte ni eu recours à aucun subterfuge pour forcer l'intimé à monter dans son aéronef ou à le piloter. M. Funnell a décidé lui-même de piloter son aéronef et a choisi les routes qu'il emprunterait. L'installation et l'utilisation d'un dispositif de localisation n'ont aucunement nui aux mouvements de l'aéronef; elles ont simplement permis aux agents de conservation d'observer ses déplacements.

DISCUSSION DE LA PREUVE

Par témoignage direct et par preuve, Transports Canada a démontré que l'aéronef C-GTMP n'était pas en état de navigabilité le 9 avril 1994. La dernière inspection annuelle a eu lieu le 9 septembre 1992 et la suivante devait être effectuée le 9 septembre 1993. Il n'y a aucune preuve que l'inspection de 1993 a été effectuée. Deux personnes, l'inspecteur Hilchie et le caporal Parker ont demandé à des occasions différentes au mécanicien de service de l'aéronef pour Cassiar, M. Dionne, si l'inspection avait été effectuée; la réponse a été négative. Il n'y a aucune inscription au carnet de bord indiquant qu'une inspection a été effectuée en 1993.

En conséquence de la confirmation selon laquelle le Certificat de navigabilité n'était pas en vigueur après le 9 septembre 1993, je dois maintenant déterminer si Kirby Funnell a piloté l'aéronef entre le 9 septembre 1993 et le 15 septembre 1994.

Le 9 avril 1994, l'inspecteur Hilchie a photocopié le carnet de route. Le dernier vol inscrit portait la date du 26 août 1993. Les copies du carnet effectuées en novembre 1994 indiquent plusieurs vols ajoutés au carnet de route après l'examen de l'aéronef par l'inspecteur Hilchie.

L'article 827 du *Règlement de l'Air* se lit comme suit :

Toutes les inscriptions aux livres de bord tenus en application de l'article 826 seront faites avec précision et à l'encre par une personne compétente et signées par cette personne le plus tôt possible après les faits qu'elle rapporte.

Les inscriptions du carnet de bord ont de toute évidence été effectuées après la photocopie du carnet de route par l'inspecteur Hilchie le 9 avril 1994.

L'écriture des inscriptions du carnet de route est celle de M. Funnell et lesdites inscriptions portent sa signature.

En plus de ce qui précède, les preuves recueillies par l'utilisation du dispositif de localisation indiquent que l'aéronef a volé à 24 reprises entre le 31 janvier et le 31 mars, alors que le dispositif était installé sur l'aéronef.

M. Funnell a déclaré au caporal Parker qu'il était « la seule personne à piloter le C-GTMP ».

En tenant compte du fait que M. Funnell a rédigé et signé les inscriptions du carnet de bord et qu'il a également déclaré qu'il était la seule personne à piloter le C-GTMP, je dois conclure qu'il a piloté l'aéronef C-GTMP alors que le Certificat en navigabilité n'était pas en vigueur.

DÉCISION

CASSIAR MOUNTAIN OUTFITTERS

Je conclus que Cassiar Mountain Outfitters n'a pas tenu le carnet de route de l'aéronef C-GTMP et a par conséquent contrevenu au paragraphe 826(1) du *Règlement de l'Air*.

ROBERT KIRBY FUNNELL

Je conclus que Robert Kirby Funnell a piloté l'aéronef C-GTMP alors que le Certificat de navigabilité n'était pas en vigueur et a par conséquent contrevenu à l'alinéa 210(1)a) du *Règlement de l'Air*.

COMMENTAIRE

Cassiar Mountain Outfitters et Robert Kirby Funnell n'ont appelé aucun témoin ni présenté aucune preuve dans cette affaire.

M. Earmme voulait contre-interroger M. Dionne, le mécanicien dont le nom figurait à la liste de témoins fournie par Transports Canada. M. Dionne a été assigné à comparaître par Transports Canada mais il ne s'est pas présenté. Transports Canada a décidé de clôturer sa preuve sans M. Dionne.

Dans son argumentation finale, M. Earmme a souligné que les photocopies inscrites comme preuve par Transports Canada ont peut-être été l'objet de falsification. Il a soulevé le fait de savoir si la GRC ou le personnel de Transports Canada avait l'autorité de certifier une « copie conforme ». Le Tribunal a souvent fait reposer ses décisions sur des preuves du genre. Les copies sont toujours certifiées par prestation de serment de la personne qui les a créées. On ne m'a présenté aucune preuve stipulant que les témoignages des témoins étaient remis en question.

La supposition de M. Earmme de la non-conformité des avertissements donnés par la police, les agents de conservation ou Transports Canada ne peut être retenue comme preuve. De toute façon, M. Funnell a refusé de produire ou de signer une déclaration, suivant les recommandations de son avocat. Il a sûrement compris les avertissements qu'il avait reçus.

Le fait qu'aucun des témoins n'ait vu M. Funnell piloter l'aéronef s'éclipse par les inscriptions au carnet de bord effectuées par M. Funnell et portant sa propre signature. De plus, il a déclaré au caporal que personne d'autre ne « pilote l'aéronef ». Je ne doute aucunement que M. Funnell ait été le pilote des vols en question.

Je tiens à remercier les deux parties de leurs présentations bien préparées.

R.J. MacPherson
Conseiller
Tribunal de l'aviation civile